

Vol de nuit

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **La Croix-Rouge suisse**

Band (Jahr): **77 (1968)**

Heft 8

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-684089>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Vol de nuit

L'article que nous reproduisons ci-dessous a paru dans la «Nouvelle Gazette de Zurich» du 10 septembre 1968. Il est dû à un témoin oculaire d'un atterrissage de nuit effectué sur l'aérodrome de la Croix-Rouge au Biafra, atterrissage dont la description montre toutes les difficultés auxquelles se heurtent les interventions de secours faites en faveur des populations nécessiteuses du Nigéria et du Biafra. Elle met également en relief tous les dangers que courent les pilotes et les délégués de la Croix-Rouge dans l'accomplissement

de leur mission. Et combien souvent le désir d'aider se heurte-t-il aux lois et aux prescriptions, aux ordres et contre-ordres impartis soit par l'une soit par l'autre des parties au conflit! Et pourtant, des centaines de milliers d'êtres humains affamés attendent l'apport de cette aide qui est leur dernière espérance. Verra-t-on un jour aboutir les difficiles négociations visant à l'ouverture d'un pont aérien ou d'un corridor terrestre qui permettraient de transporter des secours en quantités suffisantes et à un rythme régulier.

Umuahia, 8 septembre

Une vision romantique, presque un rappel des jours de Noël: sur un kilomètre de long environ, des récipients emplis de pétrole lancent leurs flammèches en bordure de la chaussée. Sur le nouvel aérodrome d'Uturu (que primitivement l'on appelait aussi Obilago), à 80 km au nord-ouest d'Umuahia, l'on utilise en effet des bouteilles pleines de pétrole pour illuminer la piste d'atterrissage! L'aérodrome, en service depuis 4 jours est en tout point un surprenant exemple d'improvisations! Point d'électricité et la tour de contrôle n'est autre qu'une vieille roulotte stationnée à 100 mètres de la piste. Quant au personnel au sol il est logé sous des tentes, souvenirs de la Deuxième Guerre mondiale.

Cinq avions sont stationnés à Santa Isabel, sur l'île espagnole de Fernando Poo; l'un d'eux est un Hercule de l'armée de l'air américaine. Cependant, le pont aérien ne fonctionne pas à satisfaction, loin de là. Cette insuffisance est due principalement au fait que le Gouvernement central n'ayant toujours pas donné son accord, les vols ne peuvent avoir lieu que de nuit.

En théorie, l'organisation du pont aérien est prévue dans ses moindres détails. Le Comité international de la Croix-Rouge dispose de 18 camions

auxquels pourraient venir s'ajouter d'autres véhicules recrutés dans le pays même. En fin de compte, 50 camions devraient être mis en service pour les distributions de secours. Aussi longtemps cependant que seuls trois ou quatre avions pourront voler et atterrir de nuit, les anciens camions suffisent amplement aux besoins. L'un des problèmes les plus aigus consiste à se procurer de la benzine et de l'huile Diesel. Actuellement, l'on débarque de chaque avion qui arrive deux réservoirs de 400 litres au total, mais ces quantités ne suffiront bientôt plus. C'est ainsi que l'on est obligé d'importer comme on le peut de la benzine.

Le plan d'organisation prévoit exactement le nombre de spécialistes qui seront nécessaires dans le cadre du programme de distributions. Les secours apportés franchissent plusieurs étapes avant de parvenir à leurs destinataires: de l'aérodrome, des camions les transportent directement jusqu'aux «subcenters», les entrepôts de chaque province d'où ils seront amenés, au moyen des propres véhicules de la province jusqu'aux «divisions» dont il existe quatre à six par province. De là, des véhicules plus petits, des jeeps, des landrovers ou des autos particulières emportent les secours jusqu'aux «Unités», centres à partir desquels les vivres et les médicaments seront finalement

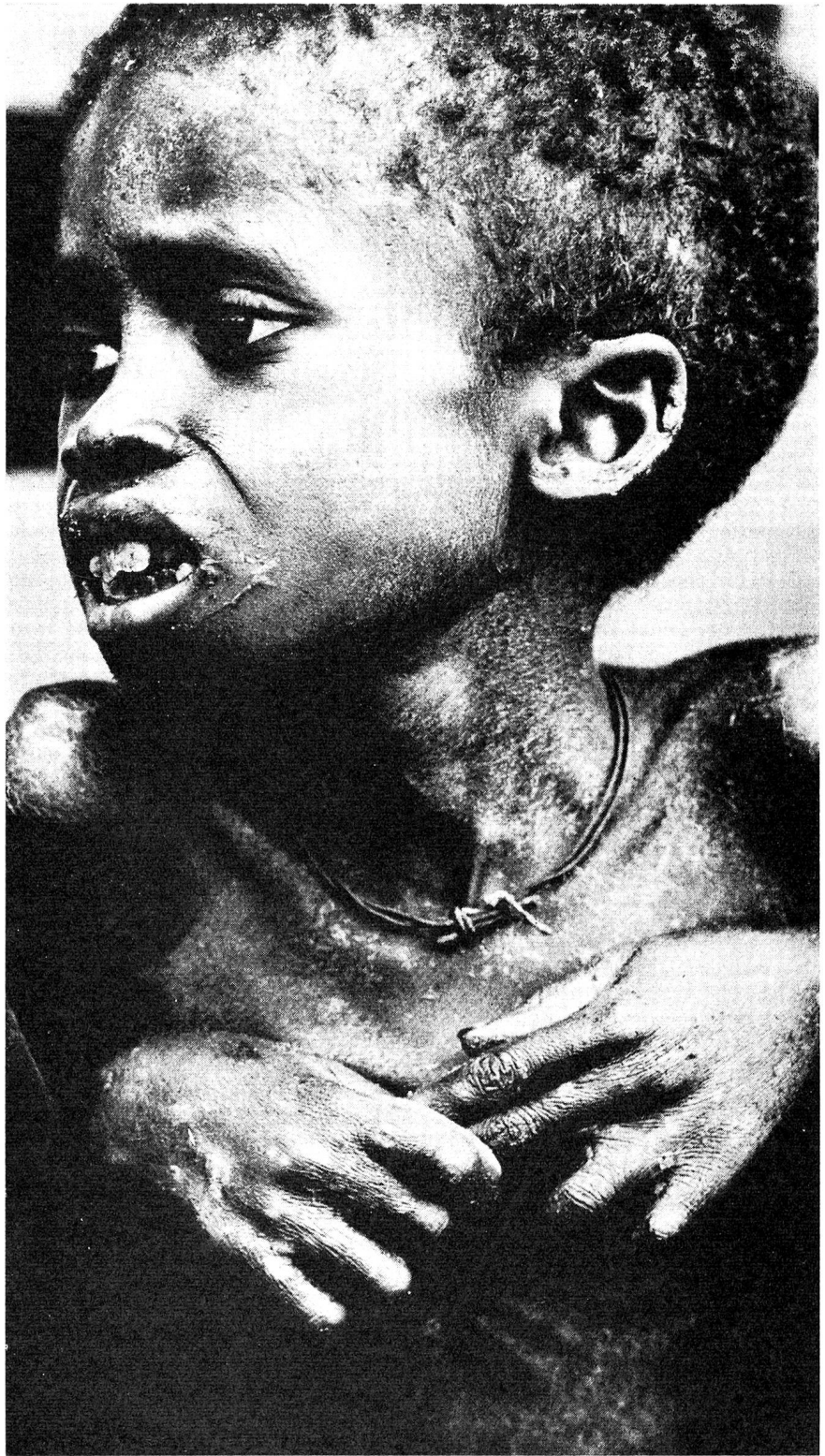
répartis dans les différents camps et villages. Depuis 4 heures de l'après-midi, il pleut sans interruption, parfois si fort qu'un atterrissage sur la piste de fortune est impensable. Vers 21 heures, toutefois, la pluie semble diminuer et le radiotélégraphiste annonce que d'ici 20 minutes un appareil se posera au sol. A 21.15 h., l'on allume les bouteilles de pétrole. A 21.22 h. une ombre apparaît dans le ciel, tourne et s'abaisse. Le DC-6-B vole dans la nuit complète. Il n'allumera ses phares que lorsqu'il sera à 100 mètres de son point d'atterrissage. Il se pose à 21.27 h. sur un espace extrêmement réduit.

Le déchargement commence: à part 7,5 tonnes de poisson séché, l'avion a apporté un don aussi bienvenu qu'inattendu: deux générateurs pour l'éclairage électrique de la piste de roulement. Le transbordement des marchandises est accompli uniquement par des Biafrais. Au milieu des cris et de l'agitation générale, on improvise une rampe pour permettre le déchargement des deux générateurs qui sont fort lourds. Cette délicate opération demandera une bonne heure, au cours de laquelle, avec tout autant de bruit, le poisson séché avait lui aussi été déchargé. A 23 heures précises, le dernier des 170 sacs était chargé sur l'un des trois camions emplis à pleins bords. Le DC-6-B se préparait à repartir.





L'on estime à cinq millions (à raison d'un million dans les régions sous contrôle des troupes fédérales et quatre millions dans le territoire biafrais) le nombre des réfugiés ayant un urgent besoin d'aide.



La population nécessiteuse du Biafra ne peut être ravitaillée que par voie aérienne et de nuit. Depuis la fin du mois d'août, la flotille aérienne du Comité international de la Croix-Rouge comporte six avions qui opèrent depuis l'île de Fernando Poo. Entre le 3 septembre et le 3 octobre, ces avions avaient transporté déjà 2700 tonnes à destination du Biafra.